



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 188]

नई दिल्ली, बुधस्पर्तिवार, नवम्बर 6, 2008/कार्तिक 15, 1930

No. 188]

NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 6, 2008/KARTIKA 15, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 अक्टूबर, 2008

सं. टीएमपी/36/2007-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, इसके पत्तन पर आने वाले विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर लगाने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निबटता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/36/2007-एमओपीटी

मुर्गाव पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुर्गाव पत्तन न्यास के पत्तन पर पहुँचने वाले विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर लगाने हेतु मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु प्रस्तुत किए हैं :—

- (i) हाल ही के बीते वर्षों में पत्तन पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों की आवृत्ति में बढ़ोतरी हुई है। 14 विदेशी नौसैनिक पोत प्रतिवर्ष पत्तन पर आते हैं। पत्तन के पास उपलब्ध पिछले 3 वर्षों के आँकड़ों के आधार पर इन पोतों का जीआरटी 605 से 40600 के बीच रहता है।
- (ii) प्रचलित दरमान और दरमान को शासित करने वाली सशर्तताओं के अनुसार सद्भावना यात्रा पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों से कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जाती हैं। फिर भी, अन्य पोतों पर लगने वाले पाइलेट-प्रभार, बर्थ-भाड़ा, पोतघाट शुल्क और विविध प्रभार जैसे अन्य प्रभार इन पोतों पर भी लगाए जाते हैं।
- (iii) सामान्य कार्गो बर्थों की पर्याप्त संख्या के अभाव में, इन गैर-कार्गो पोतों को कार्गो पोतों पर बरीयता देते हुए भी लंगर डालने देने के लिए विवश होना पड़ता है। ऐसे विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों को मूरिंग डॉल्फिन्स और धारा में लंगर डालने के अतिरिक्त सामान्यतः बर्थ सं. 8, 10 और 11 पर भी लंगर डालते हैं।
- (iv) चूँकि विदेशी नौसैनिक पोत गैर-कार्गो पोत होते हैं, पत्तन इनसे कोई कार्गो संबंधी प्रभार नहीं वसूल करता है। फिर भी, इस बात को स्वीकार किया जाना चाहिए कि ये पोत पत्तन और अन्य कार्गो पोतों की लागत और सुविधा (की कीमत) पर सामान्य कार्गो बर्थों का उपयोग करते हैं। इस प्रकार बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो के लदान/उतराई की उत्पादकता पर बुरा प्रभाव पड़ता है। इसलिए, इस कारण से छोड़े दिये गये राजस्व की भरपाई करने की जरूरत है।
- (v) (क) कार्गो पोतों की तुलना में विदेशी नौसैनिक पोतों का जीआरटी बहुत कम होता है। राजस्व की हानि किस सीमा तक और कहां-कहां होती है, इसका निर्धारण सामान्य कार्गो बर्थों और लंगरगाहों पर प्रहस्तित विदेशी नौसैनिक पोतों के औसतन आकार के सुदृश पोतों के आकार पर किया गया है।
(ख) कार्गो बर्थों पर यादृच्छिक रूप से लिए गए कुछ नमूने कार्गो पोतों और गैर-कार्गो पोतों से कुल राजस्व दर्शाता है कि छोड़े गए कुल राजस्व की राशि केवल उन कार्गो संबंधी प्रभारों के समान होती है जो विदेशी नौसैनिक पोतों से उन पर, विशेष दर लगाकर वसूली जानी प्रस्तावित है।

प्रभारों के समान होती है जो विदेशी नौसैनिक पोतों से उन पर, विशेषदर लगाकर वसूली जानी प्रस्तावित है।

- (vi) विभिन्न स्थितियों में राजस्व-भार और इस पत्तन पर 01.04.2004 से 31.03.2007 तक की अवधि में प्रहस्तित नौसैनिक पोतों की संख्या दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत की गई है। प्रस्तावित विशेष दर तक पहुंचाने हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई संक्षिप्त गणना नीचे दी गई है :-

क्र. सं.	विवरण	गणना
1.	2004-05 से 2006-07 की अवधि में मुर्गाव पत्तन स्थित विभिन्न स्थानों में आए विदेशी नौसैनिक पोतों का औसत जीआरटी।	7955 जीआरटी
2.	बर्थ सं. 8,10 और 11 तथा मूरिंग डॉल्फिन पर प्रहस्तित कार्गो पोतों का औसत जीआरटी	20863 जीआरटी
3.	विभिन्न बर्थों पर भिन्न-भिन्न जीआरटी वाले विदेशी नौसैनिक पोतों के प्रहस्तन पर अर्जित राजस्व: बर्थ सं. 8 (9769 जीआरटी) बर्थ सं. 10 (4812 जीआरटी) बर्थ सं. 11 (0605 जीआरटी) मूरिंग डॉल्फिन्स (40600 जीआरटी)	रु.235115.00 रु.648835.00 रु.007937.00 रु.562956.00
4.	सदृश जीआरटी वाले कार्गो पोतों पर जब उन्हें सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किया गया, अर्जित राजस्व	रु.636411.00
5.	विदेशी नौसैनिक पोत पर अर्जित राजस्व	रु.235115.00
6.	सामान्य कार्गो बर्थों पर कार्गो और गैर कार्गो पोतों से अर्जित राशि में अंतर	रु.401296.00
7.	प्रति जीआरटी दर = 401296	
	7955 (जीआरटी) X 72 (घंटे) X रु.40.35 (डालर के रूप में परिवर्तन के लिए अपनाई गई विनिमय दर)	अम. डालर 0.017363

- (vi) इसने विदेशी नौसैनिक पोतों द्वारा सामान्य कार्गो बर्थों और मूरिंग डॉल्फिन्स पर लंगर डालने के लिए उन पर अम. डॉलर 0.017363 प्रति जीआरटी दर से विशेष प्रभार लगाना प्रस्तावित किया है।

- (vii) पिछले तीन वर्षों में ऐसे पोतों द्वारा दी गई औसत दस्तकों के आधार पर विदेशी नौसैनिक पोतों पर प्रस्तावित लेवी से यह प्रतिवर्ष 60 लाख रुपये की अतिरिक्त आय पैदा करने की अपेक्षा रखता है।

2.2. एमओपीटी ने अनुरोध किया है कि पत्तन स्थित बर्थों, मूरिंग डॉल्फिन्स और सुरक्षित लंगरगाहों पर विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों के प्रहस्तन के कारण होने वाली राजस्व की हानि की भरपाई के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर 0.017363 अम. डॉलर प्रति जीआरटी की दर से प्रस्तावित विशेष दर को अनुमोदन प्रदान करे।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों और भारतीय नौसेना को उनका अभिमत जानने के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ता संगठनों और भारतीय नौसेना से

प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमओपीटी को भेज दिया गया था। एमओपीटी ने उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों पर अपने उत्तर दे दिए हैं।

4. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई 2008 को एमओपीटी के परिसर में हुई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर-प्वाइंट प्रस्तुति वहां की थी। उस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी ने अपने उत्तर भी प्रस्तुत किए थे।

5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित समस्त प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों के सारांश और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

6. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) मुर्गाव पत्तन न्यास का प्रस्ताव, अपने बर्थों और मूरिंग डॉल्फिन पर विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान प्रदान करने के कारण कार्गो संबंधी प्रभारों में पत्तन द्वारा छोड़े गए राजस्व की हानि की भरपाई करने के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेषदर आरंभ करने के लिए है।
- (ii) विदेशी नौसैनिक पोत (गैर-कार्गो पोत) कथित रूप से, मूरिंग डॉल्फिन्स और धारा में लंगर डालने के अलावा बर्थ सं. 8, 10 और 11 में भी आकर ठहरते हैं। पत्तन ने सूचित किया है कि औसतन 14 विदेशी नौसैनिक पोत, पत्तन पर प्रतिवर्ष आकर ठहरते हैं।

चूंकि ये गैर कार्गो पोत हैं, पत्तन इन विदेशी नौसैनिक पोतों से कोई कार्गो संबंधी प्रभार वसूल नहीं करता। कभी-कभी, विदेशी नौसैनिक पोतों को, कार्गो पोतों पर वरीयता देकर बर्थ प्रदान की जाती है। पत्तन ने सूचित किया है कि एक वर्ष में पांच से सात बार बर्थ संख्या 8 पर कार्यरत पोत को वहां से हटाकर विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान देना पड़ता है।

ऊपर वर्णित स्थिति के मददे नज़र और यह स्वीकार करते हुए कि विदेशी नौसैनिक पोत कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर भी कब्जा जमा लेते हैं जिसके परिणामस्वरूप पत्तन को राजस्व की हानि होती है जिसे वह अन्यथा कार्गो पोतों से अर्जित करता, पत्तन ऐसे (गैर कार्गो) पोतों पर विशेष दर लगाने का प्रस्ताव किया है।

- (iii) यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि विशाखा कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड ने भी गैर-कन्टेनर पोतों पर जो छोटी-मोटी मरम्मत, फ्यूमीगेशन इत्यादि के लिए टर्मिनल की भूमि पर की सुविधाएं उपयोग करते हैं किन्तु टर्मिनल प्रचालकों को ऐसे पोतों से कोई पोतघाट राजस्व नहीं मिलता क्योंकि (इस प्रक्रिया में) कोई पोत / तट अंतरण शामिल नहीं होता, प्रभार लगाने के लिए लगभग ऐसा ही प्रस्ताव दाखिल किया था।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी / 12 / 2007-वीपीटी दिनांक 7 अगस्त 2007 के माध्यम से यह अनुभव किया कि टर्मिनल की सुविधाएं निःशुल्क उपयोग करने देना अनुचित होगा और इसलिए प्रचालक को इसकी भरपाई की जानी चाहिए। तदनुसार टर्मिनल की सुविधाओं के उपयोग के लिए ऐसे गैर-कार्गो / गैर-कन्टेनर पोतों पर प्रभार लगाने हेतु वीसीटीपीएल के प्रस्ताव को स्वीकार किया गया था।

वर्तमान मामले में, विदेशी नौसैनिक (गैर-कार्गो) पोतों को स्थान देने के कारण एमओपीटी को कार्गो प्रहस्तन राजस्व की हानि (की प्रति पूर्ति) से भी इन्कार नहीं किया जा सकता है।

इसलिए, विदेशी नौसैनिक पोतों को स्थान प्रदान करने से पत्तन द्वारा व्यक्त कार्गो प्रहस्तन राजस्व के लिए कम से कम आंशिक रूप से पत्तन को इसकी भरपाई करने का प्रथम दृष्ट्या मामला तो बनता ही है।

- (iv) (क) भारतीय नौसेना के फ्लैग कमांडिंग ऑफिसर का अभिमत है कि रक्षा संबंधी पोत कूटनीतिक प्रकृति के होते हैं और उनका लक्ष्य दो समुद्र तटीय देशों के बीच द्विपक्षीय संबंध बढ़ाना होता है और इसलिए पत्तन को इस प्रकार के विशेष प्रभार आरंभ करने से बचना चाहिए।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्तमान प्रचलित दरमान के अनुसार सद्भावना यात्रा पर आने वाले विदेशी रक्षा पोतों को पहले ही से पत्तन संबंधी प्रभारों से छूट प्राप्त है। एमओपीटी ने बताया है कि (पत्तन की) यात्रा करने वाले अधिकतर विदेशी रक्षा पोतों का प्रयोजन आराम और मनोरंजन के लिए होता है।

इस स्थिति के बावजूद, पत्तन को उस कार्गो संबंधी राजस्व हानि की, जो पत्तन ने अन्यथा अपने मुख्य कारोबार से अर्जित की होती प्रतिपूर्ति / भरपाई नहीं मिलनी चाहिए, इसका कोई औचित्य नज़र नहीं आता है।

इस बात को मानना होगा कि लंगर डालने का स्थान (बर्थिंग स्पेस) एक अत्यल्प संसाधन है और इस का उपयोग इष्टतम रूप से किया जाना चाहिए। राजस्व की हानि की प्रतिपूर्ति के लिए एमओपीटी के तर्क पर इस कोण से विचार किया जाना चाहिए कि पत्तन द्वारा व्यक्त राजस्व-हानि का बोझ के लिए पत्तन में प्रहरित किसी अन्य वस्तु से अपेक्षा नहीं की गई है।

- (ख) भारतीय नौसेना ने दावा किया है कि कार्गो पोतों को डॉल्फिन के पश्चिम में प्रहस्तित नहीं किया जाता है। इस प्रकार पत्तन को डॉल्फिन के पश्चिम में कार्गो संबंधी कोई आय नहीं होती है इसलिए, मूरिंग डॉल्फिन पर कोई विशेष दर नहीं लगाई जानी चाहिए। पत्तन ने भारतीय नौसेना के दावे से इंकार किया है और उसने अपने दावे का समर्थन करने के लिए 2004-05 से 2006-07 तक पिछले तीन वर्षों में मूरिंग डॉल्फिन के पश्चिम में प्रहस्तित पोतों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है।

- (ग) गोआ चैम्बर ऑफ कामर्स ने सामान्य अभ्युक्ति की है कि वर्तमान प्रावधान सरकार के किसी नीति निदेश से निःसृत है। चूंकि प्रचलित दरमान विदेशी नौसैनिक पोत को रियायत प्रदान करता है, जीसीसीआई का यह विचार है कि प्रचलित वैधता अवधि के भीतर किसी भी परिवर्तन से सेवा प्रदाताओं और ऐसे विदेशी सरकारी रक्षा पोतों को विदेशों में सेवा प्रदान करने वाले पोत-एजेन्टों में गलतफहमी पैदा हो सकती है।

इस संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विशेष दर की गणना में, पत्तन देयताओं में इस श्रेणी के पोतों को प्रदत्त रियायत की मद में पत्तन को होने वाली राजस्व की हानि को शामिल नहीं किया गया है। इस का संबंध

कार्गो संबंधी प्रभारों में होने वाली राजस्व की हानि से है। विदेशी नौसैनिक पोतों को पत्तन देयताओं में प्रदत्त प्रचलित रियायत को, जैसा कि बाद के पैराग्राफों में बताया गया है, जारी रहने दिया गया है।

- (v) पत्तन द्वारा प्रस्तावित विशेष दर लागत आधारित दर नहीं है। अमरीकी डालर 0.01763 प्रति जीआरटी की प्रस्तावित विशेष दर एमओपीटी द्वारा पिछले वास्तविक विवरण से चुने गए कुछ कार्गो पोतों और विदेशी रक्षा पोतों के यादृच्छिक नमूनों पर आधारित है।

सामान्य कार्गो बर्थों / लंगरगाहों पर प्रहस्तित विदेशी नौसैनिक पोतों के औसत आकार के सदृश कार्गो पोतों के आकार के लिए राजस्व पर गणना में विचार किया गया है। गणना में विचारित, कार्गो पोतों से वास्तविक राजस्व में कार्गो संबंधी प्रभार और पोत संबंधी प्रभार दोनों से (प्राप्त होने वाला) राजस्व शामिल है किन्तु कथित रूप से पत्तन देयताएं इसमें शामिल नहीं हैं।

बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित सदृश आकार के कार्गो पोत से कथित राजस्व रु. 636411 है और विदेशी नौसैनिक पोत से, पोत के औसत जीआरटी तक राजस्व रु. 235115 है। इस प्रकार, राजस्व की अनुमानित हानि रु. 401296 है। आंतरिक राजस्व को विदेशी नौसैनिक पोतों के औसत जीआरटी पर फैलाया गया है और (ऐसे) पोतों का औसत पड़ाव लगभग 72 घंटे मानते हुए, विशेष दर की गणना 0.01763 अम. डॉलर प्रति जीआरटी आती है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर के समर्थन में प्रस्तुत की गई विस्तृत गणना भी प्रस्ताव के साथ संबद्ध उपयोगकर्ताओं और उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को परिपत्रित की गई थी। किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता ने, प्रस्तावित दर की गणना में पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत गणना पर विश्वास करते हुए यह प्राधिकरण, एमओपीटी द्वारा अपनाई गई विनिमय दर 1 अम. डॉलर = रु. 40.35 के मुकाबले इस प्रकरण के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर 1 अम. डॉलर = रु. 48.43 के संदर्भ से (प्रस्तावित) दर में बदलाव करने की शर्त पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विशेष दर को स्वीकार करता है। तदनुसार, संशोधित विशेषदर 0.0145 अम. डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या अंश परिगणित होगी।

- (vi) विशेष रक्षा पोत पर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विशेष दर पोत संबंधी सेवा के लिए नहीं है। यह आंशिक रूप से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से होने वाली राजस्व हानि की आंशिक प्रतिपूर्ति के लिए है। दर का प्रस्ताव जीआरटी आधार पर पत्तन द्वारा किया गया है।

यदि प्रति पोत एक नियत (स्थिर) दर निर्धारित की जाती है, तब शायद छोटे आकार के विदेशी नौसैनिक पोतों को, अधिक जीआरटी वाले पोतों की तुलना में उच्चतर प्रशुल्क अदा करना पड़ सकता है। अतएव, यह उचित पाया गया है कि पोतों के भिन्न-भिन्न आकार के साथ विदेशी नौसैनिक पोतों पर विशेष दर को जोड़ने के एमओपीटी के प्रस्ताव को अनुमति दिया जाए।

तथापि प्रस्ताव का संक्षिप्त रूप यह दर्शाता है कि विशेष दर प्रति जीआरटी आधार पर है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना से यह देखा गया है कि प्रस्तावित दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश के आधार पर होना चाहिए। विशेष दर की गणना में एमओपीटी द्वारा अपनाए गए नजरिए के अनुरूप सही स्थिति दर्शाने के लिए लेवी की ईकाई को परिवर्तित किया गया है।

- (vii) जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि एमओपीटी के वर्तमान दरमान में सदभावना यात्रा पर आने वाले विदेशी मूल के रक्षा पोतों को पत्तन देयताओं से छूट प्राप्त है। एमओपीटी के दरमान में प्रदत्त यह प्रावधान अप्रैल 1997 में इस प्राधिकरण के गठन से पहले से भी चलन में है।

एमओपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में कहा है कि विदेशी मूल के रक्षा पोतों पर पत्तन देयताएं सांविधिक रूप से प्रभार्य नहीं हैं। इसने बाद में, संयुक्त सुनवाई में इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि इस श्रेणी के पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट देने वाले वर्तमान प्रावधान को निकाल दिया जाए। यह प्रस्ताव इसके उस आरंभिक प्रस्ताव का भाग नहीं था जो परामर्शी प्रक्रिया के एक भाग के रूप में संबद्ध उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता एसोसिएशनों को अग्रेषित किया गया था।

मुंबई पत्तन न्यास, कोच्चि पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान नौसैनिक पोतों / रक्षा पोतों को पत्तन देयता लगाने से छूट प्रदान करते हैं। किन्तु वे यह साफ-साफ नहीं बताते कि सदभावना यात्रा पर आए विदेशी रक्षा पोतों को भी यह छूट प्राप्त है या नहीं। भारत के अन्य महापत्तनों के दरमानों में पोतों के ऐसे वर्ग को पत्तन देयताओं से छूट का कोई प्रावधान नहीं है।

जहां तक किसी महापत्तन न्यास में प्रशुल्क व्यवस्था का संबंध है, महापत्तन न्यास, अधिनियम आनुषांगिक विधि है। महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में विदेशी मूल के रक्षा पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट प्रदान करने वाला कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है। पोत परिवहन सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से इस प्राधिकरण को कोई विशिष्ट निदेश नहीं है जो सदभावना यात्रा पर आए विदेशी मूल के नौसैनिक पोतों पर पत्तन-देयताएं लगाने से छूट प्रदान करते हों।

चूंकि यह स्पष्ट नहीं है कि छूट प्रदान करने वाला वर्तमान प्रावधान एमओपीटी के दरमान में किस प्रकार शामिल किया गया था, पत्तन को यह सलाह देना उचित समझा गया है कि पत्तन उन परिस्थितियों की जांच-पड़ताल करे जिनके अन्तर्गत यह शर्त दरमान में आरंभ में शामिल की गई थी और क्या वर्तमान लागू विधिक प्रावधान पोतों की कुछ श्रेणियों पर पत्तन देयताएं लगाने से छूट प्रदान करने की अपेक्षा करता हो। एमओपीटी अपने दरमान में व्यापक संशोधन के लिए जो मार्च 2009 में अपेक्षित है, प्रस्ताव तैयार करते समय, अपने दरमान में इस संबंध में उपयुक्त परिवर्तन प्रस्तावित कर सकता है। उस समय तक, वर्तमान प्रावधान किसी परिवर्तन के बिना जारी रह सकता है।

7.1. परिणाम स्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, सामान्य कार्गो बर्थ और मूरिंग डॉल्फिन पर लंगर डालने के लिए विदेशी नौसैनिक पोतों पर 0.0145 अम. डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश की दर से विशेष दर लगाने को अनुमोदन प्रदान करता है।

7.2. अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभवी होगी और इसकी समीक्षा एमओपीटी के दरमान की सामान्य समीक्षा के साथ, जो मार्च 2009 में अपेक्षित है, की जाएगी।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st October, 2008

No. TAMP/36/2007-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for levy of special rate on foreign naval vessels arriving at its Port as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/36/2007-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2008)

This case relates to the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for levy of special rate on foreign naval vessels arriving at its Port.

2.1 The MOPT has made the following main points in its proposal:

- (i). Frequency of defence vessels of foreign origin calling the port has increased in the recent past. On an average, 14 foreign naval vessels visit the port annually. Based on the statistics available with the port for the last 3 years, the GRT of these vessels varies in the range from 605 to 40600.
- (ii). As per the existing Scale of Rates (SOR) and the conditionalities governing the SOR, defence vessels of foreign origin on goodwill visit are not charged port dues. However, other charges like pilotage berth hire, wharfage and miscellaneous charges are levied on these vessels as applicable for any other vessels.
- (iii). In the absence of sufficient number of general cargo berths, these non-cargo vessels are compelled to be berthed even in preference to cargo vessels. Such foreign naval (non-cargo vessels) are usually berthed at berth nos. 8, 10 and 11 in addition to they being anchored at mooring dolphins and in stream.
- (iv). The port does not realise any cargo related charges from foreign naval vessels since they are non-cargo vessels. However, it has to be recognised that these vessels occupy the general cargo berths at the cost and convenience of the port and of other cargo vessels. Thus, productivity of loading/unloading of cargo at berth nos. 10 and 11 is affected. Therefore, the revenue foregone on this account needs to be compensated.
- (v).
 - (a). The foreign naval vessels have very low GRT as compared to cargo vessels. The extent and scope of revenue loss has been determined for the size of vessel analogous to the average size of the foreign naval vessels handled at the general cargo berths and anchorages.
 - (b). The total revenue from a few sample vessels of cargo and non-cargo vessels taken at random at the cargo berths indicate that the total revenue foregone amounts to the cargo related charges only which is proposed to be recovered from foreign naval vessels by way of imposing a special rate.
- (vi). A statement showing revenue incidence at various position and the number of naval vessels handled at this port for the period from 1.4.2004 to 31.3.2007 has been furnished. A summary of the working furnished by the MOPT to arrive at the proposed special rate is given below:

Sl. No.	Particulars	Calculation
1.	Average GRT of Foreign Naval vessels called at various positions at Mormugao Port for the period from 2004-05 to 2006-07.	7955 GRT
2.	Average GRT of cargo vessels handled at berth nos. 8, 10 and 11 and Mooring dolphins.	20863 GRT

3.	Revenue earned on handling of Foreign Naval vessels with different GRT at:	
	Berth no.8 (9769 GRT)	Rs.235115
	Berth no.10 (4812 GRT)	Rs.648835
	Berth no.11 (605 GRT)	Rs. 7937
	Mooring Dolphins (40600 GRT)	Rs.562956
4.	Revenue earned on Cargo vessel with analogous GRT when handled at General Cargo berths	Rs.636411
5.	Revenue earned on Foreign Naval vessel	Rs.235115
6.	Difference in the amount earned by cargo and non-cargo vessels at General Cargo berths	Rs.401296
7.	Rate per unit GRT = 401296	
	7955 (GRT) x72(hrs.)x (Rs.) 40.35 (exchange rate adopted for conversion in dollar terms)	US \$ 0.017363

- (vi). It has accordingly proposed to levy special charge of U.S.\$ 0.017363 per GRT from the foreign naval vessels for occupancy of general cargo berth(s) and mooring dolphins.
- (vii). It expects to generate additional income of Rs.60 lakhs per annum from the proposed levy on foreign naval vessels based on the average calls made by such vessels in the last 3 years.

2.2. The MOPT has requested to approve the proposed special rate of US \$ 0.017363 per GRT on foreign naval vessels to compensate for loss of revenue due to handling of foreign naval (non-cargo) vessels at berths, mooring dolphins and safe anchorages at the port.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MOPT proposal was forwarded to the concerned user organisations as well as Indian Navy seeking their comments. The comments received from user organizations and Indian Navy were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its comments on the comments of user organisations.

4. A joint hearing in this case was held on 14 July 2008 at the MOPT premises. The MOPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the Mormugao Port Trust is to introduce a special rate on foreign-naval vessels to compensate for the opportunity loss of revenue forgone by the port in the cargo related charges on account of accommodating foreign naval vessels at its berths and mooring dolphin.
- (ii). The foreign naval vessels (non-cargo vessels) are reportedly berthed at berth nos.8, 10 and 11 in addition to they being anchored at mooring dolphins and in stream. The port has reported that on an average 14 foreign naval vessels arrive at the port annually.

Since they are non-cargo vessels, the port does not realise any cargo related charge from the foreign naval vessels. At times, the foreign naval vessels are berthed even in preference to cargo vessels. The port has reported that on five to seven occasions during

a year, vessel working at berth no.8 had to be un-bethored to accommodate foreign naval vessels.

In view of the position explained above, and also recognising that the foreign naval vessels do occupy the cargo handling facilities which results in loss of revenue to the port which it otherwise would have collected from the cargo vessels, the port has proposed to introduce a special rate on such vessels.

- (iii). It is relevant to mention that the Visakha Container Terminal Limited had also filed somewhat similar proposal for levy of charge on non-container vessels which use the land side facilities of the terminal for minor repairs, fumigation, etc., but no wharfage revenue accrued to the Terminal operator from such vessels as there was no ship/ shore transfer involved. This Authority vide Order No TAMP/12/2007-VPT dated 7 August 2007 observed that it would be unreasonable to allow facilities of the terminal to be used free of cost and hence the operator should be compensated. Accordingly, the proposal of the VCTPL for levy of charge on such non-cargo/ non-container vessels for use of terminal facilities was approved.

In the instant case, the loss to MOPT in cargo handling revenue on account of accommodating the foreign naval (non- cargo) vessel cannot be denied. There is, therefore, prima facie a case for compensating the port at least partially for the cargo handling revenue forgone by the port by accommodating foreign naval vessel.

- (iv). (a). The Flag Commanding Officer of Indian Navy is of the view that defence vessels are of diplomatic in nature and aimed to enhance bilateral relationship between the two maritime countries and hence the port should refrain from introducing such special charge.

It has to be recognised that the foreign defence vessel coming on good will visit are already exempted from levy of port dues as per the prevailing existing Scale of Rates. The MOPT has reported that the purpose of the visit by most of the foreign defence vessels is for rest and recreation.

Notwithstanding this position, there is no justification why the port should not be compensated for the cargo related revenue loss which the port otherwise would have earned from its core business.

It has to be recognised that berthing space is a scarce resource and needs to be used optimally. The argument of the MOPT to compensate for the loss of revenue needs to be viewed from the angle of not requiring other commodities handled at the port to bear the loss of revenue forgone by port.

- (b). The Indian Navy has contended that cargo vessels are not handled at West of Dolphin. As such the port does not earn any cargo related income at West of Dolphin and hence the special rate should not be applied at Mooring Dolphin. The port has denied the contention of the Indian Navy and has furnished the details of vessels handled at West of Mooring Dolphin in the last three years 2004-05 to 2006-07 to substantiate its claim.

- (c). The Goa Chamber of Commerce has made a general remark that the existing provision is flowing from some policy direction from the Government. Since the existing Scale of Rates prescribes a concession to foreign naval vessel, the GCCI is of the view that any change during the current validity period may cause misconception with service providers and vessel agents abroad dealing with such foreign Government defence vessels.

In this context it is relevant to mention that the calculation of special rate furnished by the MOPT does not take into account the loss of revenue to the port on account of concession granted to this category of vessel in port dues. It pertains to loss of revenue in the cargo related charges. The existing concession available to foreign naval vessels in port dues is allowed to continue as explained in the subsequent paragraph.

- (v). The special rate proposed by the port is not a cost based rate. The proposed special rate of US\$ 0.01763 per GRT is based on the random sample of a few cargo and foreign defence vessels extrapolated by the MOPT from the past actuals.

The revenue for the size of cargo vessel analogous to the average size of the foreign naval vessels handled at the general cargo berths/anchorage has been considered in the calculation. The actual revenue from cargo vessels considered in the calculation includes both the revenue from cargo related charge and vessel related charges but reportedly excludes port dues.

The revenue reported from cargo vessel of analogous size handled at berth no. 8 is Rs.636411 and the revenue from a foreign naval vessel closer to the average GRT of the vessel is Rs.235115. The loss of revenue is thus estimated at Rs.401296. The differential revenue is spread over the average GRT of foreign naval vessels and considering the average stay of vessel at around 72 hours, the special rate is arrived at US\$ 0.01763 per GRT.

The detailed calculation furnished by the port in support of the rate proposed was also circulated to all the concerned users / user association along with the proposal. None of the users / user associations has raised any objection on the approach followed by the port in arriving at the proposed rate.

Relying on the detailed calculation furnished by the MOPT, this Authority accepts the special rate proposed by the MOPT subject to modifying the rate with reference to the exchange rate of 1 US\$ = Rs.48.43 prevailing at the time of analyzing this case as against 1 US\$ = Rs.40.35 considered by the MOPT. Accordingly, the revised special rate will work out to US\$ 0.0145 per GRT per hour or part thereof.

- (vi). The special rate on foreign defence vessel proposed by the MOPT is not for vessel related service. It is to partly compensate for the loss of revenue from cargo handling activity. The rate has been proposed by the port on per GRT basis.

If a fixed rate per vessel is prescribed, then perhaps the foreign naval vessels which are smaller in the size may have to pay a higher tariff in comparison to vessels with higher GRT. It is, therefore, found appropriate to allow the proposal of the MOPT of linking the special rate on foreign naval vessel with the varying size of vessels.

Even though the summary of the proposal indicates that the special rate is on per GRT basis, from the calculation furnished by the port, it is observed that the proposed rate should be per GRT per hour or part thereof basis. The unit of levy is modified to reflect the correct position in line with approach followed by the MOPT in the calculation of the special rate.

- (vii). As already mentioned earlier, the existing Scale of Rates of MOPT exempts levy of port dues on defence vessels of foreign origin on goods will visits. This provision prescribed in the Scale of Rates of the MOPT is in vogue even prior to the constitution of this Authority in April 1997.

The MOPT in its initial proposal has stated that port dues are statutorily not chargeable on defence vessels of foreign origin. It has subsequently at the joint hearing, requested this Authority to delete the existing provision exempting this category of vessel from levy of port dues. This proposal was not a part of its initial proposal which was forwarded as part of consultation process to the concerned users / user association.

The Scale of Rates of Mumbai Port Trust, Cochin Port Trust, Paradip Port Trust and Chennai Port Trust exempt levy of port dues in respect of naval vessel / defence vessels. But they do not clearly stipulate that foreign defence vessel on goodwill vessel are to be exempted. There is no provision to exempt port dues for such category of vessels in the Scale of Rates of other major ports of India.

Insofar as the tariff arrangement at a Major Port Trust is concerned, the Major Port Trust Act, is the relevant legislation. The Major Port Trust Act, 1963 does not contain any explicit provision to exempt levy of port dues on defence vessels of foreign origin. There is no

specific direction from the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) to this Authority to exempt foreign naval vessels on goodwill visit from levy of port dues.

Since there is no clarity as to how the existing exemption provision is introduced in the Scale of Rates of the MOPT, it is found appropriate to advise the port to examine the circumstances under which this condition was introduced in its Scale of Rates initially and whether the prevailing applicable legal provision require them to exempt port dues on certain categories of vessels. A suitable modification in the Scale of Rates in this regard may be proposed by the MOPT while formulating the proposal for comprehensive revision of the Scale of Rates which is due in March 2009. Till such time, the existing provision may continue without any modification.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the special rate of US\$ 0.0145 per GRT per hour or part thereof leviable on foreign naval vessels for occupation of general cargo berth and Mooring Dolphin.

7.2. The rate approved will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be reviewed along with the general revision of the Scale of Rates of MOPT which is due in March 2009.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]